

**Zeitschrift:** Spitex Magazin : die Fachzeitschrift des Spitex Verbandes Schweiz  
**Herausgeber:** Spitex Verband Schweiz  
**Band:** - (2020)  
**Heft:** 1

**Rubrik:** Fokus "Spitex und Mobilität"

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Die Spitex Foppa GR, hier Diana Lago, ist auch bei Schnee und Eis zu ihren Klientinnen und Klienten unterwegs. Bild: Leo Wyden

## «Die Mobilität gehört zur DNA der Spitex»

Der Auftrag der Spitex lautet, ihre Klientinnen und Klienten in deren Zuhause zu versorgen. Diese Zuhause sind nun aber überall in der Schweiz verteilt, und darum sind Spitex-Mitarbeitende wahrlich überallhin unterwegs: zu Fuss, mit dem Velo, mit dem Auto und sogar mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Im Folgenden wird auf das Fokusthema «Spitex und Mobilität» eingegangen: mit einem Interview zu allen möglichen Themen rund um Mobilität, mit sechs aussergewöhnlichen Mobilitätsgeschichten aus verschiedenen Basisorganisationen – und mit den genauso berührenden wie unterhaltsamen Erzählungen von zwei Mitgliedern eines freiwilligen Spitex-Fahrdienstes.

Die Spitex ist jeden Tag unterwegs, um ihre Klientinnen und Klienten zu Hause pflegen und betreuen zu können; sei es während der Sommerhitze in vielbefahrenen Städten oder bei Schneegestöber in Bergdörfern. Durch ihre umfassende Mobilität unterscheidet sich die SpiteX auch von anderen Sektoren der Pflege und Betreuung. Das SpiteX Magazin hat Sibylle Ochsner, Geschäftsführerin der SpiteX Obermarch SZ sowie Vizepräsidentin von SpiteX Schweiz, zum Fokus-Thema «SpiteX und Mobilität» befragt. Die 57-Jährige spricht von Mobilitäts-Hürden wie Stau und widrigen Wetterbedingungen, von der Finanzierung der Wegzeiten – und sie wagt einen Ausblick auf die SpiteX-Mobilität der Zukunft.

**SpiteX Magazin:** Frau Ochsner, das Thema Mobilität ist bei der SpiteX allpräsent. Dies zeigt sich bereits im landesweiten Motto: Die SpiteX ist «überall für alle» unterwegs. Gegenüber dem SpiteX Magazin haben SpiteX-Mitarbeitende dieses überallhin Unterwegsseins sowohl als angenehmen als auch als zeitweise mühsamen Teil ihrer Arbeit beschrieben [vgl. SpiteX Magazin 5/2019]. Zudem berichten manche Vertreter von Basisorganisationen, dass Mitarbeitende den Anteil der Wegzeit an der Gesamtarbeitszeit als zu hoch erachten. Recherchen des SpiteX Magazins zeigen, dass dieser Anteil je nach Einzugsgebiet sehr unterschiedlich ist: mal sind es 8 Prozent, mal 27 Prozent [vgl. Artikel S. 26]. Ist das stetige Unterwegssein Ihrer Erfahrung nach denn nun eher Fluch oder Segen?

**Sibylle Ochsner:** Mobilität gehört gewissermaßen zur DNA der SpiteX, denn das Unterwegssein ist ein zentraler Teil unseres Auftrages. Wie gross der Anteil der Wegzeit an der Gesamtarbeitszeit ist, hängt natürlich von der Grösse und Beschaffenheit des jeweiligen Einzugsgebiets ab. Mir persönlich ist bei der SpiteX Obermarch noch nie zu Ohren gekommen, dass das Unterwegssein grundsätzlich zu viel Zeit einnimmt. Im Gegenteil: In Personalgesprächen höre ich immer wieder, dass unsere Mitarbeitenden die Fahrten auch als positives Element ihrer Arbeit empfinden, weil sie dadurch zwischen zwei Einsätzen eine Weile abschalten können. Zudem ist unser Einzugsgebiet sehr schön, und unsere Mitarbeitenden geniessen – zumindest während der wärmeren Jahreszeit – den wunderbaren Ausblick auf ihrem Arbeitsweg.

**Als «Fluch» beschrieben die befragten Mitarbeitenden das Unterwegssein vor allem wegen des Zeitdrucks.**

Dass die knappe Zeit zwischen den Einsätzen ein Stressfaktor bei der SpiteX ist, zeigte auch eine Studie der Universität Basel [vgl. SpiteX Magazin 2/2019]. Wie können Vorgesetzte dafür sorgen, dass Arbeitswege nicht zu knapp berechnet sind? Laut Jahresbericht 2018 hat Ihre SpiteX Obermarch zum Beispiel bei personellen Engpässen auf ein Abruf-Team gesetzt.



**«Das Unterwegssein  
ist ein zentraler Teil des  
Auftrages der SpiteX.»**

Sibylle Ochsner

Grundsätzlich planen wir ausreichend lange Wegzeiten in unsere Einsatzpläne mit ein. Es kann aber immer passieren, dass sich ein Plan kurzfristig ändert; wegen eines krankheitsbedingten Ausfalls zum Beispiel. Zudem kann es aufgrund unserer Versorgungspflicht immer geschehen, dass kurzfristig ein Einsatz in den bestehenden Plan «hineinrutscht». Im Kanton Schwyz muss die Nonprofit-SpiteX neuen neuen Klienten innerhalb 24 Stunden versorgen. Muss eine Pflegefachperson deswegen kurzfristig einen zusätzlichen Einsatz leisten, kann die Zeit zwischen zwei Einsätzen schon einmal kurz bemessen sein. Die Einsatzplanung versucht in solchen Situationen zum Beispiel, das erwähnte Team aus Mitarbeitenden zu aktivieren, die auf Abruf eingestellt sind. Wir können aber nicht garantieren, dass wir unvorhergesehene Einflüsse immer abfangen können. Letztlich müssen Mitarbeitende mit kurzfristigen Veränderungen umgehen können, denn Flexibilität, Kreativität und Belastbarkeit gehören zur Arbeit bei der SpiteX dazu.

Erschwert wird die angemessene Planung der Wegzeiten auch durch verschiedene Hürden der Mobilität. So nimmt der Strassenverkehr in der Schweiz laut dem Bundesamt für Statistik (BFS) laufend zu, weswegen Stau immer häufiger wird. Auch Wetterkapriolen wie Schneefall verlängern einen Arbeitsweg beträchtlich. Wie kann solchen Hürden in der Planung vorgebeugt werden?



Stadt Zürich  
Schulungszentrum Gesundheit

# WEITER KOMMEN

Breites Angebot für HF-Studierende im  
Lernbereich Training & Transfer (LTT)

Mehr unter: [www.stadt-zuerich.ch/sgz](http://www.stadt-zuerich.ch/sgz)

**Wir bilden.** Die Zukunft.

**SGZ campus**

Partner von:



Wir realisieren Ihre Möbelprojekte  
gemäß Ihren Anforderungen und Wünschen

**zu Spitex-Sonderkonditionen**



Büro und mehr



iba in Zusammenarbeit mit Haworth: Projekt SPITEX Region Thun AG

«Alles hat  
einwandfrei  
funktioniert.»  
Karin Affolter  
Geschäftsführerin  
SPITEX  
Region Thun AG

- Kompetente Beratung
- Planung, Visualisierung
- Professionelle Montage
- Aftersales-Betreuung

Melden Sie sich unter [moebel@iba.ch](mailto:moebel@iba.ch) oder 0800 32 00 32  
um von unserer Beratung sowie von diesem Rabatt zu profitieren.  
**Wir freuen uns auf Sie.**

Bis 30. Juni 2020

**30%**  
**Rabatt**

auf Ihre Haworth  
Möbelprojekte.



**h**  
**heimelig**  
**betten**  
PFLEGE + KOMFORT

8280 Kreuzlingen  
Tel. ★ 071 672 70 80



365 Tage erreichbar



[www.heimelig.ch](http://www.heimelig.ch) Vermietung und Verkauf von Pflegebetten

## Im Alter zu Hause leben

Heimelig Betten möchte, dass Sie sich zuhause fühlen. Wir beraten Sie gerne und umfassend und übernehmen die erforderlichen administrativen Aufgaben mit den Kostenträgern. Heimelig Betten liefert schnell und zuverlässig, damit Sie Ihren Alltag zuhause weiterhin geniessen können.

Natürlich sind die im Einsatzplan enthaltenen Wegzeiten immer theoretische Werte. Die tatsächlich benötigte Zeit fällt manchmal aber länger aus, wodurch der Einsatzplan etwas durcheinandergerät. Schuld daran können die genannten Wetterkapriolen sein. Vor allem im Winter kann das viele Unterwegssein auf den Strassen schon einmal Stress auslösen. Wir tun aber alles, um dem entgegenzuwirken. Wissen wir zum Beispiel früh genug, dass es viel Neuschnee geben wird, können wir dies in unsere Planung einbeziehen. Beispielsweise besprechen wir unsere Einsätze mit denjenigen Klientinnen und Klienten vor, die sehr abgelegen wohnen. Und wir sorgen dafür, dass sie genug Pflegematerial und Medikamente zu Hause haben, damit es ihnen nichts ausmacht, wenn die Spitex später bei ihnen eintrifft. So können wir abwarten, bis die Strassenverhältnisse wieder verantwortbar sind. Zum Glück stossen wir im Falle von Wetterkapriolen auf Verständnis: Wer so abgelegen wohnt, ist sich gewohnt, dass das Wetter einen grossen Einfluss auf seinen Alltag hat. Was die andere erwähnte Mobilitätshürde betrifft: Verkehrsstaus sind bei uns zum Glück kein allzu grosses Problem. Eine viel grössere Herausforderung sind die zahlreichen Baustellen. Bis vor Kurzem gab es zum Beispiel eine Baustelle, die uns im dümmsten Fall eine Wartezeit von 20 Minuten bescherte. Auch in Bezug auf all diese unvorhersehbaren Einflüsse auf die Wegzeit ist es sehr wichtig, dass alle Beteiligten Ruhe bewahren.

**Das Winterwetter bereitet den Spitex-Mitarbeitenden indes nicht nur Sorgen, weil es Zeit kostet: Manchem ist das Fahren auf Schnee und Glatteis einfach nicht geheuer. Wie können Vorgesetzte Ihren Mitarbeitenden diesbezüglich helfen? Im Jahresbericht 2018 der Spitex Obermarch erfährt man, dass Sie sowohl einen Schneekettenkurs als auch ein Fahrsicherheitstraining anbieten.**

Das ist richtig. Gemeinsam mit dem TCS veranstalten wir regelmässig einen freiwilligen Fahrsicherheitskurs. Den Teilnehmenden des letzten Kurses wurde zusätzlich eine einjährige Mitgliedschaft beim TCS geschenkt, damit sie

auch Hilfe erhalten, wenn ihr privates Auto einmal stecken bleibt. Die letzjährigen Teilnehmenden waren jedenfalls vom Kurs begeistert und sagten, sie hätten den Umgang mit eisigem

und schneebedecktem Untergrund lernen können. Im Weiteren verfügen wir über ein Allrad-Auto, dessen Einsatz wir im Falle von widrigen Wetterverhältnissen überlegt einplanen. Am wichtigsten ist es uns aber, dass alle Mitarbeitenden Schneeketten im Auto mitführen und diese auch installieren können. Denn plötzlicher Schneefall ist in unserem Einzugsgebiet, das sich bis auf eine Höhe von 1200 Metern über Meer erstreckt, keine Seltenheit. Darum führen wir auch jedes Jahr einen internen Schneeketten-Kurs durch. Die Ketten im Ernstfall zu montieren, ist nämlich keine Hexerei, wenn man das Ganze zuvor in Ruhe und im Trockenen geübt hat.

## «Ich glaube nicht, dass die Idee einer Spitex-Parkkarte überall durchsetzungsfähig ist.»

Sibylle Ochsner

Bezüglich einer weiteren Hürde der Mobilität dürfte das Bewahren von Ruhe so manchem schwerfallen: Gemeint ist die Parkplatzsuche. 2013 berichtete das «St. Galler Tagblatt», dass sich die Spitex Rorschach-Ror-

schacherberg SG über eine Zunahme von Parkbussen beklagt. Die Verantwortlichen forderten im Artikel, dass es toleriert werden sollte, wenn ihre Mitarbeitenden ihre Fahrzeuge wegen des Zeitdrucks einmal ausserhalb der Parkfelder abstellten. Im Kanton Basel-Stadt hat man deswegen die «Spitex-Parkkarte» eingeführt: Damit darf die Spitex zum Beispiel bis zu vier Stunden in manchen Parkverbotszonen parken. Wie erleben Sie die Herausforderung der Parkplatzsuche bei der Spitex?

Im Umkreis unseres Stützpunktes in Siebnen sind unsere Mitarbeitenden auch mal zu Fuss unterwegs, was die Parkplatzsuche erspart. Das Auto ist aber klar unser wichtigstes Fortbewegungsmittel, und unsere Mitarbeitenden legen jeweils eine Karte mit dem Spitex-Logo hinter die Frontscheibe. Dies ist vor allem dann wichtig, wenn sie mit einem privaten Fahrzeug und nicht mit unseren vier beschrifteten Spitex-Autos unterwegs sind. Diese Karte erklärt wohl auch mit, wieso die Spitex Obermarch bisher von Parkbussen fast gänzlich verschont geblieben ist. Verbindlich ist die Karte aber nicht. Entsprechend gefällt mir die Idee einer offiziellen Spitex-Parkkarte. Vor allem für Spitex-Organisationen in städtischen Gebieten wäre sie bestimmt eine grosse Hilfe. Ich glaube aber nicht, dass die Idee überall durchsetzungsfähig ist. Darum muss die Spitex die Öffentlichkeit weiterhin mit positiver Kommunikation darauf hinweisen, wie wichtig es ist, dass unsere Mitarbeitenden keine Zeit mit der Parkplatzsuche verschwenden. Meistens zeigen die Leute Verständnis, denn zum Glück geniesst die Spitex in der Bevölkerung ein hohes Ansehen, was der zweite Platz im GemeinwohlAtlas 2019 erneut gezeigt hat.





**Die Nonprofit-Spitex hat in Bezug auf das Verhältnis zwischen Wegzeit und Einsatzzeit nun aber eine Sonderstellung: Zahlen des BFS zeigen, dass die Anzahl Stunden pro Klientin und Klient bei der Non-profit-Spitex nur halb so hoch ist (50 Stunden) wie bei den privaten Spitex-Organisationen (116 Stunden). Anders als viele Private übernimmt die Non-profit-Spitex schliesslich einen Kurzeinsatz selbst dann, wenn die Fahrt dorthin lang ist. Würde es Sie nicht nerven, wenn Sie 40 Minuten fahren müssen, um 5 Minuten zu pflegen?**

Wer bei der Nonprofit-Spitex arbeitet, ist sich bewusst, dass wegen unserer Versorgungspflicht auch Kurzeinsätze mit langen Arbeitswegen ein Teil seiner Arbeit sind. In Bezug auf dieses Thema möchte ich gerne daran appellieren, private Spitex-Organisationen nicht automatisch als ungewünschte Konkurrenz zu betrachten. Bei der Spitex Obermarch arbeiten wir mit einem regionalen Privaten manchmal sogar zusammen. Es ist mir ein grosses Anliegen, dass alle Leistungserbringer nicht ihr eigenes «Gärtchen» fokussieren. Stattdessen sollten sie sich stets überlegen, welche Lösung für die Gesamtgesellschaft und vor allem für jeden einzelnen Klienten die beste ist.

**Wir haben von verschiedenen Aspekten gesprochen, welche die Mobilität erschweren. Es gab doch aber auch Entwicklungen, welche die Mobilität in den vergangenen Jahren vereinfacht haben? Die Digitalisierung hat zum Beispiel die Planung der Einsätze leichter gemacht. Theoretisch könnten Pflegende heute ihren Einsatzplan vor Arbeitsbeginn auf ihrem Handy abrufen – und sich den Weg zum Stützpunkt sparen.**

Die Digitalisierung hat die Planung auf jeden Fall erheblich vereinfacht. Früher planten wir die Einsätze auf grossen Magnettafeln, was heute mengenmässig nicht mehr möglich wäre. Die elektronische Einsatzplanung erleichtert den Prozess massiv. Die Spitex Obermarch wird diesen Frühling

einen weiteren Schritt ins Zeitalter der Digitalisierung wagen und das Projekt «vollelektronische Pflegeplanung» in die Tat umsetzen. Zum Beispiel arbeiten wir derzeit mit einem Kardex-System: Mitarbeitende müssen also vor ihrem Arbeitsbeginn alle nötigen Akten im Stützpunkt abholen. Künftig wird dies nicht mehr nötig sein. Entsprechend könnten unsere Mitarbeitenden zum Teil von zu Hause aus auf ihre Tour starten. Dies würde auch Zeit einsparen helfen. In welchen Fällen dies Sinn macht, werden wir im Rahmen des Projektes prüfen. Wichtig ist mir diesbezüglich: Wir sind bei der Spitex keine Einzelkämpfer, sondern ein Team, welches sich im Stützpunkt zur Koordination und zum Austausch begegnet. Deshalb werden wir das Aufeinandertreffen im Stützpunkt nie ganz abschaffen.

**Ihre Angestellten werden also künftig kein Kardex mehr mit sich tragen müssen. Früher mussten Spitex-Mitarbeitende nicht nur diese Akten, sondern auch viel Pflegematerial herumschleppen. Dass dieses Material heute oft direkt zum Klienten geliefert wird, dürfte eine weitere Entwicklung darstellen, welche das Unterwegssein stark vereinfacht hat?**

Das ist richtig. Früher haben Spitex-Mitarbeitende zum Beispiel auch Inkontinenzeinlagen in ihrem Kofferraum verstaut und an Klientinnen und Klienten geliefert. Damals war es darum für die Spitex oft unmöglich, mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs zu sein. Bei der Spitex Obermarch haben wir eines Tages beschlossen, dass wir die Verwaltung und Auslieferung des Materials auslagern. Daraufhin sind wir eine Zusammenarbeit mit einem Dienstleister eingegangen, der nun bei Bedarf die Materiallieferungen zu jedem Klienten nach Hause organisiert – von A bis Z. Seither können unsere Mitarbeitenden problemlos mit einer Tasche oder einem Rucksack unterwegs sein. Und wir können uns damit auf unsere Kernaufgaben konzentrieren: die Pflege und Unterstützung zu Hause.

## Zur Person

Sibylle Ochsner, 57, ist eidgenössisch diplomierte Betriebswirtschaftsleiterin und seit 2010 Geschäftsleiterin der Spitex Obermarch SZ. Zuvor war sie fünf Jahre lang Präsidentin dieser Spitex-Organisation, welche für die Schweizer Gemeinden Galgenen, Innerthal, Reichenburg, Schübelbach und Vorderthal zuständig ist und rund 60 Mitarbeitende zählt. Seit 2014 ist Sibylle Ochsner auch Mitglied des Vorstandes von Spitex Schweiz, seit Mitte 2019 als Co-Vizepräsidentin neben Gabriele Balestra. Bei Spitex Schweiz ist sie zudem Mitglied der Fachgruppe Politik sowie der Steuergruppe Projekt Überarbeitung Finanzmanual.

Sibylle Ochsner ist weiter als Co-Geschäftsführerin der «leben pflegen March GmbH» tätig (Trägerschaft der Pflegewohn-

gruppe Pöstli in Vorderthal SZ). Sie ist Delegierte des Kantons Schwyz der Schweizerischen Mobilier Genossenschaft, Vorstandsmitglied des TCS Sektion Schwyz (Ressort Politik) und Vorstandsmitglied des Alzheimer Forums Schweiz. Seit 2008 ist sie zudem FDP-Kantonsrätin und derzeit Mitglied der Staatswirtschaftskommission.

Sibylle Ochsner lebt in Galgenen SZ, ist verheiratet und Mutter von vier erwachsenen Söhnen. Als ihre Hobbys bezeichnet sie ihre Familie, das Unterwegssein mit ihrem Motorrad oder Mountainbike, Wanderungen und Ski sowie Politik, Geschichte, Literatur – und gutes Essen. Mehr Informationen sind verfügbar unter: <https://sibylle-ochsner.ch>

**Sie haben erwähnt, dass die Spitex Obermarch vier eigene Autos besitzt: Die meisten Spitex-Organisationen besitzen eine eigene Fahrzeugflotte [vgl. Artikel Seite 26]. Bereits 2009 zeigten Sie sich gegenüber der «Zürichsee-Zeitung» erfreut darüber, dass Ihre Organisation diesbezüglich auf einen Auto-Sponsor zählen kann. Braucht die Spitex denn trotz Leistungsauftrag Sponsoren, um sich eigene Autos leisten zu können?**

Wir arbeiten sehr gut mit unseren Trägergemeinden zusammen – auch hinsichtlich der Finanzierung von allem, was die Spitex für ihre tägliche Arbeit braucht. Wir bemühen uns aber dennoch um Sponsoren, Mitglieder und Spender, um die öffentliche Hand und damit jeden Steuerzahler zu entlasten. Und die Gemeinden sehen diese Bemühungen, was unser sowieso vertrauensvolles Verhältnis zu ihnen weiter stärkt.

**Ein gutes Verhältnis zu den Trägergemeinden ist wichtig. Schliesslich bezahlen Krankenkassen und Klienten einen gedeckelten Beitrag an die Volkosten der Spitex. Die restlichen Kosten übernehmen die Restfinanzierer, also Kantone und Gemeinden. Von manchen Spitex-Organisationen hört man nun aber, dass die Restfinanzierer die Wegkosten nicht immer problemlos abzugelten bereit sind. War das Abgelten der Wegzeiten bei der Spitex Obermarch nie eine mühsame Sache?**

Glücklicherweise hatten wir mit unseren Trägergemeinden bisher keinerlei Probleme. Sie vertrauen uns, dass wir kostenbewusst arbeiten, und sehen die Mobilität als selbstverständlichen Teil der Restfinanzierung an. Damit dies so bleibt, veranstalten wir jedes Jahr eine Budget-Sitzung mit den Finanzchefs und Fürsorgepräsidenten der Gemeinden. Während dieses Treffens legen wir fest, was die Restfinanzierer im folgenden Jahr voraussichtlich erwarten. Dieses gemeinsame Besprechen des Budgets und Vereinbaren des Kostenbeitrags wurde in unseren Leistungsverträgen vereinbart und ist der Schlüssel der guten Zusammenarbeit. Ich weiss aber, dass es Gemeinden und Kantone gibt, welche Wegzeiten nicht so selbstverständlich abgelten.

**Zu reden gab diesbezüglich der Kanton Solothurn. Er hatte die Restfinanzierung aufs Jahr 2019 hin dahingehend geregelt, dass die Klienten eine Wegpauschale an die Spitex zu entrichten hatten. Dies sei unrechtmässig, entschied ein Gericht kürzlich [vgl. Infokasten S. 24]. Die Wegzeiten gehörten zur Pflege dazu und dürften einem Klienten folglich nicht zusätzlich berechnet werden. Sie sind auch Vizepräsidentin von Spitex Schweiz. Setzen Sie sich also auch auf natio-**

**naler Ebene dafür ein, dass die Finanzierung der Wegkosten von allen Restfinanzierern garantiert wird?**

Dafür setzen wir uns bei Spitex Schweiz mit Nachdruck ein. Es darf nicht sein, dass die Wegkosten losgelöst von den Pflegekosten betrachtet werden. Denn die Spitex kann ihren wichtigen Auftrag nicht erfüllen, ohne dass sie an die unterschiedlichsten Orte unterwegs ist. Entsprechend ist es folgerichtig, dass die Finanzierung der Wegzeiten von den Restfinanzierern diskussionslos garantiert wird. Ohne unsere Arbeitswege könnten wir die Menschen nicht dort pflegen und betreuen, wo sie leben wollen: in ihrem Zuhause. Dass diese Menschen nicht in ein Heim müssen, ist für die Gesellschaft nicht nur moralisch wertvoll:

**Die Pflege zu Hause ist in der Gesamtbilanz auch finanziell sehr lohnend. Dies zeigt sich auch am unbestrittenen politischen Leitsatz «ambulant vor stationär». Es ist aber auch wichtig, dass ambulante Angebote nur so lange vorzuziehen sind, wie sie einem Betroffenen ausreichend Unterstützung bieten können. Ist dies nicht mehr der Fall, sind intermediäre oder stationäre Angebote eine bessere Lösung.**

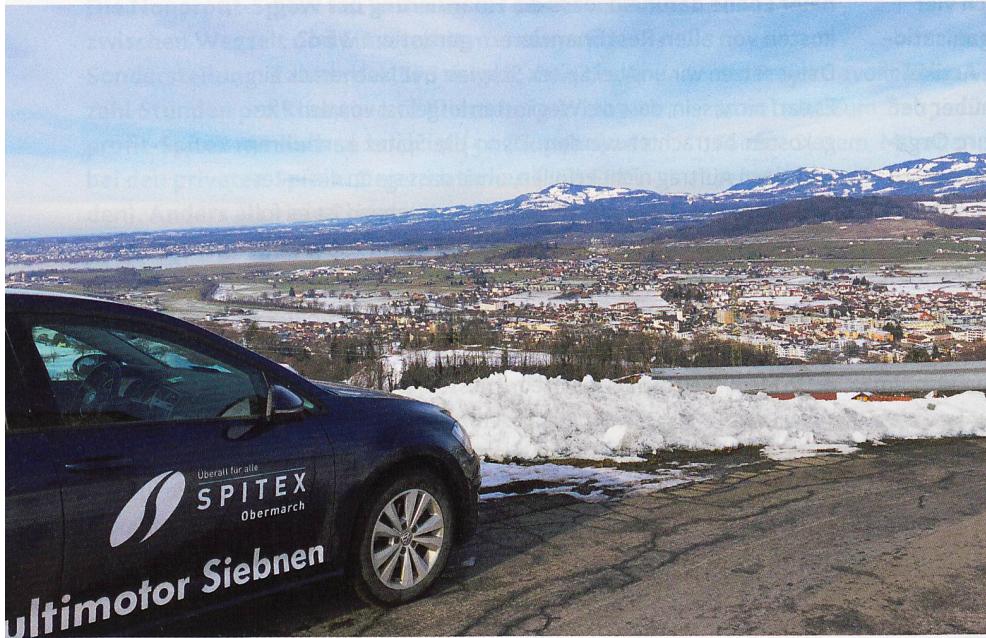
**Kommen wir auf ein weiteres Thema der Finanzierung der Mobilität zu sprechen: die Kosten des Unterhalts einer Spitex-Flotte. Aus Spitex-Kreisen hört man zeitweise, dass Spitex-Mitarbeitende überdurchschnittlich viele Schäden an ihren Fahrzeugen verursachen. Gegenüber dem Spitex Magazin erklärte ein Versicherungsfachmann hingegen, man müsse auch die zahlreichen Kilometer berücksichtigen, welche die Spitex zurücklegt. Relativ gesehen verursache die Spitex nicht mehr Blechschäden als andere Berufsgruppen. Wie sehen Sie das?**

Unser Versicherungspartner hat mir ebenfalls erklärt, dass wir bezüglich der verursachten Schäden an unseren Fahrzeugen leicht über dem Durchschnitt liegen. Dies gelte selbst dann, wenn man die Anzahl der gefahrenen Kilometer berücksichtige. Nun muss man bei der Betrachtung dieser Statistik aber auch daran denken, dass unsere Pflegefachpersonen auch in der Dunkelheit sowie bei jedem Wetter unterwegs sind und dabei einfach überallhin fahren. Da kann nun einmal passieren, dass ihr Auto abrutscht und zum Beispiel einen Pfosten touchiert. Berücksichtigt man diese Tatsache, dann muss die Spitex den Vergleich mit anderen Berufsgruppen nicht scheuen.

**Wir haben bisher vordergründig von Autos gesprochen. Die Spitex ist aber auch mit Velos und Rollern unterwegs. Meist werden nur die Vorteile der Zwei-**

## «Die Wegkosten dürfen nicht losgelöst von den Pflegekosten betrachtet werden.»

Sibylle Ochsner



**Die Spitex Obermarch SZ ist bei jedem Wetter unterwegs, und die Mitarbeitenden geniessen dabei auch gern die Aussicht.**

Bild: Spitex Obermarch

räder gelobt; die einfachere Parkplatzsuche und das Meiden von Staus zum Beispiel. Bei Wind und Wetter oder auch bei langen Strecken sind Zweiräder doch aber eine ungünstige Alternative zu Autos?

Das sehe ich auch so. Die Spitex Obermarch setzt auch Zweiräder ein, sowohl private als auch unser eigenes E-Bike. Erstens werden sie von Lernenden genutzt, die noch keinen Führerschein besitzen. Zweitens sind all unsere Mitarbeitenden gern mit dem Velo unterwegs, wenn schönes und warmes Wetter herrscht. Müssen sie hingegen durch Kälte, Regen oder Schnee fahren, dann weichen die meisten aufs Auto aus. Das halte ich auch aus Sicherheitsgründen für wichtig: Es ist nicht ungefährlich, bei tiefen Temperaturen auf dem Zweirad unterwegs zu sein. Und schliesslich ist unser Einsatzgebiet auch sehr weitläufig und umfasst teilweise grosse Höhendifferenzen. Angesichts langer und steiler Anfahrtswege macht ein Zweirad, anders als in urbanen Gebieten, nur beschränkt Sinn.

**Eine weitere Alternative zum Auto ist die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV). Beispielsweise fördert die Spitex der Stadt Freiburg die «sanfte Mobilität», indem sie mit Bussen unterwegs ist [vgl. Artikel Seite 31]. Sind ÖV eine mögliche Lösung für die Zukunft der Spitex-Mobilität?**

Dies hängt von der Abdeckung einer Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln ab. Im Einzugsgebiet der Spitex Obermarch sind ÖV keine realistische Alternative. Ins Wägital würden unsere Mitarbeitenden zum Beispiel mit dem Postauto bloss bis 20 Uhr, nur einmal pro Stunde sowie nur ins Zentrum der Dörfer gelangen. Und zu anderen abgelegenen Orten fährt gar kein Bus. Würden wir konsequent auf ÖV setzen, würden sich unsere Wegzei-

ten massiv verlängern, was aus finanzieller und personeller Sicht nicht zu vertreten wäre. Ganz anders ist die Ausgangslage zum Beispiel in Städten, in denen alle paar Minuten ein Tram fährt. Dort halte ich ÖV für eine zu prüfende Alternative zum Auto. Sind zudem Spitex-Finanzierer und ÖV-Finanzierer identisch, könnten kostenlose ÖV-Jahreskarten für die Spitex eine prüfenswerte, günstige Alternative darstellen.

## Das Wegzeiten-Urteil von Solothurn

Mit der 2011 erfolgten Neuregelung der Pflegefinanzierung beauftragte der Bund die Kantone, die Restkostenfinanzierung in der Pflege zu organisieren. Im Kanton Solothurn trat 2019 ein entsprechendes Gesetz in Kraft. Darin legte der Solothurner Regierungsrat fest, dass Gemeinden die Anfahrten der Spitex mit 6 Franken pro Tag und Person subventionieren sollen. Gleichzeitig solle die Spitex von den Klientinnen und Klienten selbst 6 Franken pro Tag als Wegkostenpauschale verlangen. Nachdem eine Klientin geklagt hatte, entschied das Versicherungsgericht allerdings, dass dies nicht dem Krankenversicherungsgesetz entspreche. Der Arbeitsweg sei Teil der Pflegeleistung – und die Wegkosten damit Teil der Pflegekosten. Der Weg dürfe den Klienten entsprechend nicht separat in Rechnung gestellt werden. Der Kanton Solothurn und der Einwohnergemeindeverband akzeptierten das Urteil. Manche Gemeinden hatten die Wegkosten in der Vergangenheit bereits freiwillig bezahlt, wie es in den anderen Kantonen üblich ist. Gemeinden, welche dies nicht getan haben, sehen sich nach dem Urteil mit teilweise beträchtlichen, nicht budgetierten Kosten für die Spitex-Wegzeiten konfrontiert. Das vom Gerichtsfall betroffene Rüttenen mit seinen 1 500 Einwohnern schätzt diese Mehrkosten pro Jahr zum Beispiel auf rund 12 000 Franken.

**Auf dem Vormarsch ist bei der SpiteX auch die E-Mobilität, gerade auch in Zeiten des Kampfes gegen den Klimawandel. Sie erwähnen auf Ihrer Webseite, dass der Verkehr in der Schweiz ökologisch klug gestärkt werden sollte. Sollten Elektrofahrzeuge in allen SpiteX-Organisationen zur Regel werden?**

Ich finde es völlig klar, dass wir als Gesamtgesellschaft umweltbewusst handeln müssen. Die SpiteX ist da selbstverständlich nicht ausgenommen. Entsprechend ist die SpiteX Obermarch mit kleinen und modernen Autos unterwegs, die wenig Benzin verbrauchen. Es wird sich zeigen, ob die E-Mobilität die Zukunft des umweltfreundlichen Unterwegsseins darstellt. Schliesslich wird auch an diversen anderen Technologien geforscht, an Wasserstoff zum Beispiel. Die SpiteX muss alle Möglichkeiten im Auge behalten und dabei auch die ökologische Gesamtbilanz jeder Option betrachten. Hinzu kommt, dass der Einsatz einer Technologie in einem Einzugsgebiet Sinn machen muss in Bezug auf Kosten und Infrastruktur. Konkret müssten im Falle der E-Mobilität in einer Region genügend Ladestationen vorhanden sein.

**Wir haben bisher nur davon gesprochen, dass die SpiteX zu Klientinnen und Klienten unterwegs ist. Manche SpiteX-Organisationen setzen aber auch auf Ambulatorien und damit darauf, dass die Klienten zur SpiteX kommen. Ist dies eine mögliche zeitsparende Lösung der Zukunft oder widerspricht dies dem Grundgedanken der SpiteX?**

Zuerst einmal ist es der offizielle Auftrag der SpiteX, Klientinnen und Klienten zu Hause zu pflegen. Die SpiteX Obermarch betreibt aber auch ein Ambulatorium. Es gibt viele Klienten, die gerne auf unserem Stützpunkt vorbeischauen. Manche nutzen den Besuch auch als Gelegenheit, wieder einmal unter die Leute zu kommen. Wir können unseren Klienten das Ambulatorium schmackhaft machen, indem wir darauf hinweisen, dass dort unter optimalen Bedingungen gearbeitet werden kann, mit ausreichend Platz und einem Behandlungsstuhl zum Beispiel. Der Besuch im Ambulatorium ist jedoch für alle Klienten freiwillig.

**Wagen wir nun einen Blick in die Zukunft. Als Vorstandsmitglied des TCS Sektion Schwyz und als Politikerin befassen Sie sich intensiv mit der Entwicklung der Mobilität. Immer mehr Stau kostet immer mehr Zeit und Geld, schreiben sie zum Beispiel auf Ihrer persönlichen Website. Die Statistik des Bundes zeigt, dass**

**die SpiteX zur laufenden Zunahme des Verkehrs beiträgt: Immer mehr SpiteX-Mitarbeitende sind zu immer mehr Klientinnen und Klienten unterwegs. Wie kann verhindert werden, dass die SpiteX in Zukunft andauernd im Stau steht, statt ihre Klienten zu pflegen?**

Zuerst einmal ist die Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz sehr gut. Damit dies so bleibt, muss die öffentliche Hand aber dort Massnahmen ergreifen, wo eine Überlastung der Infrastruktur droht. Wichtig ist zudem, dass in jeder Region die passenden Verkehrsmittel im Fokus sind, sei es das Strassennetz oder die öffentlichen Verkehrsmittel. Als Verkehrsteilnehmerin sollte die SpiteX aber auch selbst dafür sorgen, dass sie reibungslos mobil sein kann: Sie muss genau überlegen, wann und wo welches Verkehrsmittel Sinn macht. Auf dem Land kann das Auto zum Beispiel weiterhin die beste Lösung sein. In städtischen Gebieten sind Alternativen wie Velo und ÖV aber unabdingbar.

**Betrachten wir zum Schluss noch eine futuristisch anmutende Mobilität der Zukunft: Autoforscher gehen davon aus, dass selbstfahrende Autos in zehn Jahren salonfähig sein dürften. Wie glauben Sie, könnten solche Technologien die Art und Weise verändern, wie die SpiteX künftig dafür sorgt, dass sie «überall für alle» da ist?**

Natürlich würde sich der Verkehr massiv verändern, wenn diese Technologien die Markt-reife erlangen. Und die SpiteX ist gegenüber Innovationen immer offen, solange diese einen Mehrwert bringen. Es ist nun aber so, dass die Gesetzgebung der Entwicklung von Technologien meist hinterherhinkt. So gab es lange keine Verkehrsregeln für Autos. Erst, als sich mancherorts die Unfälle häuften, hat man sich zum Beispiel geeinigt, auf welcher Strassenseite man fahren muss.

Wichtig ist, dass wir Innovationen brauchen – und nicht Wildwuchs. Dementsprechend sollte die Einführung der selbstfahrenden Autos vom Gesetzgeber beobachtet und begleitet werden. Dann würde ich mich über die Einführung von Fahrzeugen freuen, hinter deren Steuer niemand sitzen muss. Schliesslich wären unsere Klientinnen und Klienten plötzlich bis ins hohe Alter mobil. Und die SpiteX-Mitarbeitenden könnten während der Fahrt entspannt ihre Region geniessen oder sich sogar um die Dokumentation kümmern. Lassen wir uns überraschen!



# Geschichten von Windjacken und Winterwetter

Zum Thema «Spitex und Mobilität» hat sich die Redaktion in den Betrieben der Nonprofit-Spitex umgehört und berichtet nun von ungewöhnlichen Geschichten, die ihr erzählt wurden. Jeder Text ist zudem mit Beispielzahlen zur Mobilität von einer der erwähnten Spitex-Organisationen angereichert.\* Die folgenden Geschichten handeln zum Beispiel von einer ganzen Spitex-Abteilung für Mobilität in Genf, von einem Velomanager in Bern, von Spitex-Arbeitskleidung für unterwegs im Thurgau – oder auch vom Umgang mit Schnee und Eis in Graubünden.

Texte: Flora Guéry und Kathrin Morf

## Die Spitex hat auch Kleidung für unterwegs

Die Spitex ist mobil, egal welches Wetter herrscht und egal ob die Dunkelheit der Nacht die Region im Griff hat. Im Jahr 2019 beschloss Sandra Enz, Betriebsleiterin der AachThurLand TG, dass die Berufskleidung ihrer Mitarbeiterinnen diesem Umstand gerecht werden sollte. «Unsere bisherige Kleidung umfasste zwar eine Kapuzenjacke für die kältere Jahreszeit; wetterfest war diese aber nicht», erklärt die 49-jährige Pflegefachfrau HF. Die neue Berufskleidung sollte die Spitex-Angestellten auch bei Wind und Wetter schützen,

wenn sie mit dem Velo oder zu Fuß auf Strassen und Wegen unterwegs waren oder auch nur vom Spitex-Auto zu einem Einsatzort eilten. «Ich wollte zudem nicht die weitverbreiteten unförmigen weißen Kittel kaufen, sondern etwas Peppigeres», sagt Sandra Enz. Nach kritischer Prüfung verschiedener Angebote wurde sie schliesslich fündig: Eine «AachThurLand-Jury» unterzog diverse Kleidungsstücke einem Test auf Herz und Nieren – oder besser auf Aussehen und Bequemlichkeit – und entschied sich schliesslich für blaue Arbeitshosen und grüne T-Shirts. «Es war mir wichtig, dass die Kleidung bei 60 Grad waschbar ist, Stauraum bie-



Mitarbeiterinnen der Spitex AachThurLand präsentieren ihre neue Arbeitskleidung, die auch auf dem Arbeitsweg schützt. Bild: Lilo Städeli, www.gutefotos.ch

\*Die Zahlen dienen jeweils der Veranschaulichung des Beispiels. Da die Daten unterschiedlich erhoben und interpretiert wurden, macht der direkte Vergleich zwischen den Beispielen nicht immer Sinn.



# Geschichten von Windjacken und Winterwetter

tet, modern wirkt und angenehm zu tragen ist», zählt Sandra Enz auf. Zudem ist sie der Überzeugung, dass Spitex-Mitarbeitende ein vollständiges Outfit erhalten sollten und nicht bloss Oberteile wie in manchen Betrieben. Die Spitex AachThurLand erwarb 200 Shirts und 200 Hosen, die man übers Betriebskonto finanzierte und seit April 2019 einsetzt. Diese Kleidungsstücke bleiben im Stützpunkt und werden dort gewaschen. «Damit meine Mitarbeitenden für ihre Arbeitswege gerüstet sind, benötigte ich aber noch das Zükchen: die Windjacke.» Seit Dezember kommen schliesslich auch diese Kleidungsstücke zum Einsatz: Die windgeschützten und wasserabweisenden Softshell-Jacken mit Kapuze und Taschen wurden mit Spenden finanziert. «Die Jacken sorgen zudem für mehr Arbeitssicherheit», ergänzt Sandra Enz: Dies, weil sie mit einem reflektierenden Aufdruck verstehten wurden, damit alle Autofahrer die Spitex-Mitarbeitenden auch bei Dunkelheit und widrigen Wetterverhältnissen sofort erkennen.

Die Rückmeldungen auf die neue Arbeitskleidung seien sehr positiv, berichtet die Betriebsleiterin. «Unseren Klientinnen und Klienten gefällt, dass wir modern angezogen sind und dass man uns jetzt sofort erkennt.» Bei ihren Mitarbeiterinnen habe sie vor dem Interview mit dem Spitex Magazin zudem eine kleine Umfrage durchgeführt. «Dabei erfuhr ich, dass sie die Kleidungsstücke für bequem und gut geschnitten halten. Sie schätzen auch den vielen Stauraum und dass sie damit kinästhetisch arbeiten können», beginnt sie aufzuzählen. Zudem seien in der Umfrage Stichworte wie

«knallige Farben», «gut geschnitten» und «megacock» gefallen. «Negatives Feedback habe ich keines erhalten, und ich bin mir sicher, meine Mitarbeiterinnen hätten ein solches nicht gescheut», fügt sie lachend an. Dann nennt Sandra Enz einen letzten Vorzug der textilen Neuanschaffung. «Alle Mitarbeiterinnen haben die gleichen Kleidungsstücke erhalten, egal ob sie in der Pflege, Hauswirtschaft oder Sozialbetreuung arbeiten. Früher war die Ausstattung unterschiedlich», erklärt sie. «Damit schafft die neue Kleidung auch ein Zugehörigkeitsgefühl: Wir haben alle die gleiche Arbeitskleidung, weil wir alle ein Team sind.»

## Die Mobilität der Spitex AachThurLand TG

**Die Organisation:** Die Spitex AachThurLand mit Sitz in Sulgen TG zählt 27 Mitarbeitende und versorgte vergangenes Jahr 206 Klientinnen und Klienten. Ihr Einsatzgebiet hat gut 8000 Einwohnerinnen und Einwohner und umfasst 28 Quadratkilometer.

**Die Flotte:** Die Spitex AachThurLand verfügt über ein Spitex-Auto, ansonsten sind alle Mitarbeitenden gegen Kilometer-Entschädigung mit Privatautos unterwegs.

**Die Arbeitswege:** 2018 legten die Mitarbeiterinnen 54 364 Kilometer zurück, insgesamt (2013: 51 441). Dafür benötigten sie 2 208 Stunden (2013: 1 664). Der Anteil der Wegzeit an den gesamthaft verrechneten Leistungsstunden betrug 15.6 Prozent (2013: 13.6 Prozent).

## Die Spitex beherrscht Schnee und Eis

«Dapertut per tuts», heisst das Spitex-Motto «Überall für alle» in Romanisch bei der Spitex Poppa GR – und die Basissorganisation mit Sitz in Ilanz ist dann auch wirklich «dapertut» im Einsatz: Ihr Einzugsgebiet erstreckt sich bis auf 1700 Meter über Meer sowie in kaum besiedelte Seitenthaler, und dorthin sind die Mitarbeitenden auch unterwegs, wenn meterhoch Schnee liegt. «Erst war ich etwas nervös, als ich im Winter Auto fahren musste, aber inzwischen bin ich ein Profi», sagt Diana Lago lächelnd. Die 36-jährige Pflegehelferin ist an der Küste Spaniens aufgewachsen und kannerte Berge oder gar Schnee kaum, bis sie vor fünf Jahren in die Schweiz zog, weil ihr Mann hier Arbeit als Postauto-Chauffeur gefunden hatte. Erst schufte Diana Lago in einer Wäscherei und konnte nicht ihrem Wunschberuf nachgehen: der Pflege. Sie hatte in Spanien in einem Altersheim gearbeitet, aber ihre Ausbildung wurde in der Schweiz nicht anerkannt. Darum lernte sie erst Deutsch und absolvierte daraufhin den SRK-Pflegehelferinnenkurs. Seit nunmehr zwei Jahren arbeitet sie jetzt für die Spitex Poppa, und an ihrem Beruf möge sie alles, schwärmt sie. «Ich liebe all meine Klientinnen und Klienten und wie sie sich freuen, wenn sie mich sehen. Auch das Unterwegssein im Winter von Graubünden finde ich wunderschön», erklärt sie und weist auf die umliegenden, in der Sonne glitschenden Schneelandschaften. «Zudem machen die Gemeinden hier einen guten Job: Alle Straßen sind immer schnell von Schnee und Eis befreit.»

Dieser Meinung ist auch Corina Schnoz, 53, die seit 2006 für die Spitex Poppa tätig ist und seit 2011 als deren Geschäfts-

führerin amtet. «Ab 4 Uhr früh sind die Schneeräumungstruppen unterwegs und leisten eine ausgezeichnete Arbeit», sagt sie. Bei der Spite Foppa stelle man zudem sicher, dass alle Mitarbeitenden für das Unterwegssein auf Schnee und Eis gerüstet sind. So biete man regelmässig Fahrsicherheitskurse an, und man verfüge über vier Spite-Autos mit Allradantrieb sowie griffbereiten Schneeketten im Kofferraum. «Zudem sind all unsere Fahrzeuge das ganze Jahr über mit Winterpneus ausgestattet», fügt sie an. «Denn hoch oben in den Bergen kann das Wetter auch im Sommer schnell umschlagen.»

Manche Klientinnen und Klienten der Spite Foppa ziehen im Winter zwar vorübergehend in ein Zuhause im Tal; aber längst nicht alle. «Viele wollen dies nicht oder haben in den Bergen Tiere zu versorgen», erklärt Corina Schnoz. «Und all diese Personen können sicher sein, dass wir sie pflegen, egal wie tief der Winter ist.» Einige Ortschaften würden bei besonders prekären Schneeverhältnissen aber von der Aussenwelt abgeschnitten. «Das gilt zum Beispiel für Vals. Zum Glück wohnt dort eine Mitarbeiterin, welche die Klientinnen und Klienten im Dorf jeweils pflegen kann, bis die Strasse wieder frei ist», berichtet Corina Schnoz. Es sei auch schon vorgekommen, dass man Einsätze ausfallen liess, weil der Zugang zu einem Haus versperrt war. «Das geht allerdings nur im Falle der Grundpflege. Handelt es sich um Behandlungs-pflege, finden wir gemeinsam mit den Behörden Mittel und Wege, um zum betroffenen Klienten zu gelangen – Schneefahrzeuge zum Beispiel», sagt sie.

Fällt viel Neuschnee, sind des Öfteren auch keine Pfade zu den Häusern vorhanden; und in solchen Fällen greifen die Mitarbeitenden der Spite Foppa auch einmal zur Schaufel. «Letzten Winter hat eine unserer Pflegehelferinnen eine Stunde lang Schnee geschaufelt, um den Weg zum Zuhause eines Klienten freizulegen»,

erzählt die Geschäftsführerin. Damit konnte der Klient selbst auch wieder von seinem Haus zur Strasse gehen.

Die Spite Foppa benötigt bis zu 40 Minuten, um zu



Diana Lago, Mitarbeiterin der Spite Foppa, mag das Unterwegssein im tief verschneiten Bündnerland. Bild: Leo Wyden

ihren Klientinnen und Klienten zu gelangen. Im Winter ist es laut Corina Schnoz auch kein Problem, wenn es noch länger dauert. «Im Bündnerland ist allen bewusst, dass das Wetter ein gewichtiges Wort mitzureden hat, auch bei den Einsatzplänen der Spite», sagt sie. Entsprechend seien die Wegzeiten im Einsatzplan grosszügig berechnet. «Und wir sagen unseren Mitarbeitern jeweils, sie sollen bei Eis und Schnee vorsichtig fahren. Sicherheit geht vor, und ein Verzug ist kein Problem.» Dies gelte auch für alle Hindernisse, welche die Mitarbeitenden ausserhalb des Winters antreffen, wenn sie «dapertut per tuts» unterwegs sind: «In unserer Gegend kann es schon einmal passieren, dass man auf einen Alpabzug oder Alpaufzug trifft», sagt Corina Schnoz lachend, «und dann mit dem Spite-Auto eine lange Zeit hinter Kühen oder Schafen hinterherschleichen muss.»

## Die Mobilität der Spite Foppa GR

**Die Organisation:** Die Spite Foppa mit Sitz in Illanz GR zählt 29 Mitarbeitende sowie 2 Auszubildende; sie pflegte und betreute 2019 rund 390 Klientinnen und Klienten. Ihr Einzugsgebiet hat rund 11 600 Einwohner und umfasst rund 787 Quadratkilometer.

**Die Flotte:** Die Spite Foppa hat 4 eigene Autos (4x4), welche die Einsatzleitung im Wochenplan einteilt. Die anderen Mitarbeitenden sind mit ihrem Privatauto unterwegs; sie sind aber auch dann über die Spite Foppa versichert – und erhalten 80 Rappen pro Kilometer.

**Die Arbeitswege:** Pro Jahr legt die Spite Foppa insgesamt zwischen 245 000 und 250 000 Kilometer zurück, was 6 400 bis 6 500 Stunden Wegzeit entspricht. Im Jahr 2018 betrug der Anteil der Wegzeit an den gesamthaft verrechneten Stunden 27 Prozent.

## Ein Velomanager für die Spite

Spricht man von einem Manager, denkt man sofort an die Bosse von Banken oder Versicherungskonzernen. Bei der Spite von Biel BE arbeitet aber ebenfalls ein solcher Manager, und zwar ein *Velomanager*. «Der Spite Biel-Bienne Regio ist das Fördern des Velofahrens und der Sicherheit ein grosses Anliegen», sagt Kathrin Jeanneret, Leiterin Human

Resources. «So haben wir bereits vor einigen Jahren die Tragpflicht von Helmen und Leuchtwesten eingeführt und laufend Unfallprävention betrieben. Das Ergebnis war, dass die Velounfälle drastisch abgenommen haben.» Im Moment rüstete man die Zweiräder zudem mit reflektierenden Speichen aus – und man hat vor Jahresfrist besagte Position des Velomanagers geschaffen, damit sich jemand gut um Zuteilung und Zustand der Spite-Velos kümmert. «Ich fühlte mich von der Ausschreibung sofort angesprochen», erinnert

sich Kadi Ganaj, der bei der Spite Biel-Bienne Regio als Fachmann Gesundheit (FaGe) im Kompetenzteam Psychiatrie arbeitet. «Schliesslich habe ich bereits als Kind gern an allem Technischen herumgeschraubt.» Der 35-jährige Bieler, der seit zwölf Jahren für die Spite tätig ist, erhielt den Zuschlag für die Position und ist seither neben seinen Aufgaben als FaGe auch Herr über 43 E-Bikes.

Stets freut er sich nun darüber, wenn seine Mitarbeitenden jeden noch so kleinen Mangel an einem Velo gewissenhaft in die Mängelliste eintragen. «Die meisten Reparaturen kann ich vor Ort ausführen. Zum Beispiel stelle ich Bremsen und Gangschaltung ein und kümmere mich um den Luftdruck der Reifen. Nur bei grösseren Reparaturen bringe ich die Velos zum Mechaniker.» Zudem ist er zuständig für das Verhindern jeglicher Unordnung. «Zum Beispiel sorge ich für Ordnung im Veloraum und organisiere die Herausgabe von Schlüsseln», erklärt er. Und er stelle sicher, dass Ordnung im Kalender herrscht, in welchem die Teams «ihre» Velos reservieren.

Vor einem Jahr hat Kadi Ganaj das E-Bike-Fahrsicherheitstraining besucht, das die Spite Biel-Bienne Regio kostenlos anbietet. Für Bemühungen wie diese wurde die Organisation 2018 mit dem Gesundheitsförderpreis von Artisana ausgezeichnet (vgl. Spite Magazin 4/2019). Das Fahrsicher-

heitstraining gefiel Kadi Ganaj als Teilnehmer – aus Sicht des Velomanagers barg die Popularität des Angebots allerdings ihre Tücken. «Der Kurs war so gut besucht, dass dafür alle E-Bikes benötigt wurden, nur eines blieb übrig. Für die Mitarbeitenden im Dienst gab es also beinahe einen Velo-Totalausfall», erzählt er. Deswegen werde der Kurs künftig an einem Samstag stattfinden.



Kadi Ganaj ist FaGe und Velomanager. Bild: Spite Biel-Bienne Regio

An seiner Arbeit als Velomanager liebt der verheiratete Vater zweier Kinder unter anderem das Handwerkliche und dass er dabei abschalten kann von seinem erlebnisreichen Alltag im Psychiatrie-Team. Einen Lohn wie ein Manager im Bankwesen verdiene ein Velomanager zwar nicht, «aber das kann ja noch werden», sagt er mit einem Augenzwinkern. Sein grösster Lohn sei sowieso, dass die Aufgabe und die Verantwortung ihm grosse Freude bereiteten und dass er dabei mit einem tollen Team zusammenarbeiten könne. Auch unterstützt er das Velofahren gern: «Es bringt der Spite viele Vorteile beim Unterwegssein in der Stadt, zum Beispiel fällt die Parkplatzsuche weg. Und es ist viel umweltfreundlicher als das Auto», sagt Kadi Ganaj, der im Moment zu 15 Prozent als Velomanager tätig ist und zu 85 Prozent als FaGe. «Die Velos benötigen mehr Pflege, als man denkt», sagt er. «Schliesslich sind sie im Schnitt zwischen 20 und 30 Kilometer pro Tag für die Spite unterwegs.»

## Die Mobilität der Spite Biel-Bienne Regio

**Die Organisation:** Die Spite Biel-Bienne Regio mit Sitz in Biel BE zählt 173 Mitarbeitende und versorgt rund 1350 Klientinnen und Klienten pro Jahr in einem Einzugsgebiet mit rund 67 000 Einwohnerinnen und Einwohnern und einer Fläche von rund 40,5 Quadratkilometern.

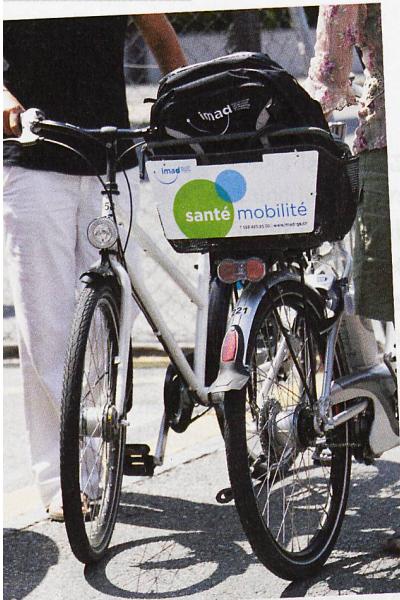
**Die Flotte:** Auch in Biel fahren die Mitarbeitenden entweder mit ihrem Privatauto und bekommen dies entschädigt oder sie benutzen eines der 43 E-Bikes und 4 Autos ihrer Arbeitgeberin.

**Die Arbeitswege:** Pro Jahr betragen die Wegstrecken aller Mitarbeitenden insgesamt rund 469 100 Kilometer. 2019 benötigten sie dafür etwa 22 000 Stunden (2014: 22 273 Stunden). Der Anteil der Wegzeit an den gesamthaft berechneten Leistungsstunden belief sich dabei auf rund 21,9 Prozent (2014: 26,2 Prozent).

## Eine Spite-Abteilung allein für die Mobilität

Sich in Genf fortzubewegen, gestaltet sich oft als Herausforderung. Schliesslich wurde die Stadt von einem bekannten GPS-Hersteller mehrfach zur «Schweizer Hauptstadt der Staus» gekrönt. Nicht nur deswegen ist Mobilität ein Thema, welches die Genfer Spite-Organisation imad (Institution

genevoise de maintien à domicile) sehr ernst nimmt. 2006 hat sie hierfür sogar eine eigene Abteilung eingerichtet, die derzeit drei Mitarbeitende umfasst, welche für die Mobilität des Gesamtbetriebs und das Management der Fahrzeugflotte zuständig sind. «Die Abteilung beobachtet auch die Entwicklung der Technologien, um Mobilitätslösungen für die Zukunft zu finden, welche den unterschiedlichen Berufen bei imad und den unterschiedlichen Arbeitsweisen un-



**Die Mobilitätsabteilung der Genfer Spitek-Organisation imad ermutigt alle Mitarbeitenden, in der Stadt auf Velos und öffentliche Verkehrsmittel zu setzen.** Bild: imad

serer Teams angepasst sind», erklärt Jonathan Elzingre, Leiter Logistik bei der imad.

Die Organisation hat 2006 auch einen «Mobilitätsplan» initiiert, um die Wegzeiten zu verkürzen, die Zeit mit den Klientinnen und Klienten zu erhöhen und zum Umweltschutz beizutragen. 2018 wurde dieser Massnahmenplan überarbeitet, damit er den gesamten Kanton abdeckt und die Elektromobilität vorantreibt. Darüber hinaus fördert imad das gemeinsame Nutzen von beruflichen Fahrzeugen und bietet 100 Mobility-Carsharing-Abos an. Auch hat die Organisa-

tion auf Dezember 2019 hin ihre finanzielle Beteiligung an den Jahresabonnements der Genfer Verkehrsbetriebe von 50 Prozent auf 70 Prozent ausgeweitet. «Und dank der Unterstützung des Vereins «Genève Roule» haben wir innert zwölf Jahren nicht weniger als 500 E-Bikes anschaffen können», fügt Jonathan Elzingre an.

## Die Mobilität der imad GE

**Die Organisation:** imad hat ihren Hauptsitz in Carouge GE, zählt gut 2300 Mitarbeitende und versorgt gut 17 000 Klientinnen und Klienten in einem Einzugsgebiet von rund 282 Quadratkilometern.

**Die Flotte:** imad verfügt über 55 Autos mit Benzinmotor und 20 Elektroautos; 80 Velos und 500 E-Bikes; 800 Abonnements für die öffentlichen Verkehrsmittel; 130 Abos für öffentliche Verkehrsmittel nur in Genf sowie 100 Mobility-Abos.

**Die Arbeitswege:** 2019 legten die imad-Mitarbeitenden auf ihren Touren rund 1 430 000 Kilometer mit dem Auto, 1 090 000 Kilometer mit dem Fahrrad und 123 000 Kilometer zu Fuß zurück. 2018 waren die Aussendienstmitarbeiter rund 305 000 Stunden unterwegs.

Die Wegzeit macht etwa 12 Prozent der Gesamtarbeitszeit von Haushaltshilfen und Pflegepersonal aus.



## Die Spitek setzt auf E-Mobilität

E-Mobilität ist in aller Munde, und in zahlreichen Spitek-Organisationen kommen denn auch Elektrovelos zum Einsatz. In so manchem Einzugsgebiet sind

zudem Autos und Roller unterwegs, die Strom statt Benzin «schlucken». Die Spitek Zürich, die sich aus der Spitek Zürich Limmat und der Spitek Zürich Sihl zusammensetzt, kann zum Beispiel eine der grössten E-Flotten in der Welt der Spitek vorweisen. Die Verantwortlichen haben viel Zeit und Mühe in das Erreichen dieses Ziels investiert und sich zum Beispiel für die Installation aller nötigen Ladestationen in den Spitek-Zentren eingesetzt. Inzwischen kurven neben 35 Autos mit Benzinmotor bereits 46 Elektroautos für die Nonprofit-Spitek über die Strassen der grössten Stadt der Schweiz. Nachhaltigkeit sei schliesslich Teil der Unternehmensstrategie der Spitek Zürich, sagte Daniel Boller, CFO der Spitek Zürich Limmat, als die Flotte vor Jahresfrist um 14 Elektrofahrzeuge ergänzt wurde.

Ähnliches hört man bei Spitek Nidwalden. «Als in der Gesundheitsbranche tätiges Unternehmen sind uns auch ein ökologischer Umgang mit der Umwelt und die Förderung der Lebensqualität wichtig», erklärte Geschäftsführer Walter

## Die Mobilität der Spitek Zürich Limmat

**Die Organisation:** Die Spitek Zürich Limmat zählt insgesamt 1050 Mitarbeitende. Sie versorgt aktuell rund 6500 Klientinnen und Klienten in einem rund 61 Quadratkilometer grossen Einzugsgebiet, das etwa zwei Drittel der Fläche der Stadt Zürich umfasst.

**Die Flotte:** Die Spitek Zürich Limmat verfügt gemeinsam mit der Spitek Zürich Sihl über 46 Elektroautos sowie 35 Autos mit Benzinmotor. Zudem besitzt die Spitek Zürich Limmat 200 E-Bikes und bezahlt eine Mobilitätsentschädigung im Falle der Nutzung von ÖV.

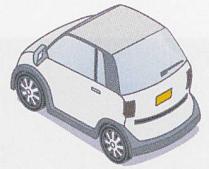
**Die Arbeitswege:** 2019 legten die Mitarbeitenden per Auto insgesamt rund 756 000 Kilometer zurück (2017: 670 000 Kilometer).

Die Zeit, welche die Mitarbeitenden 2019 für ihre Arbeitswege mit allen Verkehrsmitteln insgesamt benötigten, betrug rund 117 100 Stunden (2015: 102 300 Stunden). 2019 betrug der Anteil der Wegzeit an den gesamthaft verrechneten Stunden 21,8 Prozent.



**Elektrofahrzeuge, hier eines der Spitex Zürich, sind bei der Spitex auf dem Vormarsch.** Bild: Spitex Zürich

Wyrsch, als Spitex Nidwalden im Dezember 2019 drei Elektroroller im Empfang nahm. «Zudem sind Elektroroller zum Beispiel wartungsfreundlicher als herkömmliche Roller, wodurch unsere Betriebskosten tiefer ausfallen», ergänzte er. Schliesslich sind die Roller auch hinsichtlich der derzeit 20 Auszubildenden bei Spitex Nidwalden wichtig. Rund die Hälfte dieser Nachwuchskräfte ist nämlich unter 18 Jahre alt und darf daher (noch) kein Auto lenken. Die Roller dürfen ab 16 Jahren gesteuert werden. Und sie bringen ihre jungen Fahrerinnen und Fahrer in Windeseile zu ihren Klientinnen und Klienten, selbst wenn diese in abgelegenen Bergdörfern zu Hause sind.



## Die Spitex fährt öffentliche Verkehrsmittel

Auf die Pünktlichkeit ihrer öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) und auf deren dichtes Netz sind viele Schweizer Gemeinden und Kantone stolz. Entsprechend liegt es nahe, dass auch die Spitex zuweilen ÖV nutzt. In manchen ländlichen Gebieten kann dies auch einmal ein ungewöhnliches Verkehrsmittel sein: So steigen die Mitarbeitenden von Spitex Nidwalden täglich in Seilbahnen, um zu entlegen wohnenden Klientinnen und Klienten zu gelangen.

Häufiger ist die ÖV-Nutzung durch die Spitex indessen in Bezug auf die Busse und Trams in städtischen Gebieten. Als Beispiel sei hier die Spitex der Stadt Freiburg erwähnt: Sie fördert seit 2015 die «sanfte Mobilität», wie Direktor Jacques Pollet und Dienstleiterin Hélène Morgenthaler vom Gesundheitsnetz Saane kürzlich in einer Präsentation aus-



**Die Mitarbeitenden von Spitex Nidwalden sind täglich mit Luftseilbahnen unterwegs.** Bild: Spitex Nidwalden

führten. Diese sanfte Mobilität umfasst sowohl persönliche Verkehrsmittel ohne Motor – also Velo, Trottinett oder die eigenen Füsse – sowie öffentliche Verkehrsmittel, insbesondere die Busse der Stadt Freiburg. Diese Form der Mobilität bergen ein grosses unausgeschöpftes Potenzial in Bezug auf Umweltfreundlichkeit, die effiziente Nutzung des Verkehrs ohne Parkplatzprobleme sowie die Reduzierung von Transportkosten.

Derzeit werden zehn Bus-Abos von den Mitarbeitenden genutzt und von der Spitex finanziert. Die ÖV-Nutzung sei zwar zu bevorzugen – sie sei jedoch nicht immer sinnvoll, erklären die Verantwortlichen. Beispielsweise sei man von Fahrplänen und der Platzierung von Bushaltestellen abhängig. Entsprechend finden derzeit 90 Prozent der sanften Spitex-Mobilität in der Stadt Freiburg selbst und nicht im ländlichen Teil des Einzugsgebiets statt. Auch Zukunftspläne hegt man in Freiburg hinsichtlich der sanften Mobilität bereits: So überlegt man, künftig auf das Mobilitäts-Abo «Green Class» der SBB zu setzen, welches unter anderem ein ÖV-Abo mit einem Elektroauto-Modell nach Wahl samt dem zugehörigen Auto-Service kombiniert.

## Die Mobilität der Spitex Nidwalden

**Die Organisation:** Spitex Nidwalden hat 163 Mitarbeitende, davon 20 in Ausbildung, und betreut 1010 Klientinnen und Klienten. Das Einzugsgebiet, der Kanton Nidwalden, misst 275,8 Quadratkilometer.

**Die Flotte:** Viele Mitarbeitende nutzen Privatautos, was entschädigt wird. Weiter verfügt Spitex Nidwalden über 4 Autos, 2 E-Bikes, 3 Roller und 3 Elektroroller für die Auszubildenden. Eine Besonderheit ist die tägliche Nutzung von Seilbahnen durch die Mitarbeitenden.

**Die Arbeitswege:** Innerhalb 12 Monaten legen die Mitarbeitenden aktuell insgesamt rund 396 000 Kilometer zurück (Zeitspanne: 1.11.2018 bis 31.10.2019). 2016 waren es rund 278 000 Kilometer. Der Anteil der Wegzeit an den insgesamt geleisteten Stunden betrug 2018 rund 8 Prozent (2013: 7,7 Prozent).





**Sie setzen sich freiwillig  
für Klientinnen und Klienten  
hinters Steuer**

Die Spitex ist nicht nur zu Klientinnen und Klienten unterwegs, sondern auch mit ihnen: Viele Organisationen beschäftigen freiwillige Fahrerinnen und Fahrer, die darum besorgt sind, dass kranke und betagte Menschen zum Arzt oder ins Spital gelangen. Das Spitz Magazin hat zwei dieser Freiwilligen getroffen und sie erzählen lassen, was sie im Dienst der Spitz Gäu SO erleben – dazu gehört Bewegendes genauso wie Lustiges.

#### Wie die beiden zum Fahrdienst kamen

Dora Nünlist aus Oensingen ist 65 Jahre alt und nennt sich selbst eine «Spitex-Frau». Einerseits, weil ihr die Spitz sehr am Herzen liegt. «Gäbe es die Spitz nicht, könnten viele Menschen nicht zu Hause leben, obwohl sie sich dies sehr wünschen», sagt sie. Ihre Verbundenheit mit der Spitz ist aber auch mit ihrer beruflichen Vergangenheit erklärbar: Die Kauffrau war über 25 Jahre lang für die Verwaltung der damaligen Spitz Oensingen tätig und half 2007 mit, die Spitz Oensingen mit der Spitz Gäu zu fusionieren. Daraufhin hängte sie ihren «Spitex-Hut» aber erst einmal an den Nagel und widmete sich anderen Aufgaben. So verbringt sie gern Zeit mit ihren vier Enkeln, singt im Chor und organisiert die Suppentage und Seniorennachmittage der reformierten Kirche. Für den Spitz-Fahrdienst, für den sie früher selbst Freiwillige gesucht hatte, war zuerst nur ihr Ehemann unterwegs. Als dieser sein Engagement 2009 aus gesundheitlichen Gründen aufgeben musste, setzte sich stattdessen seine Frau hinter Spitz-Steuer. «Der Fahrdienst ist wertvoll, weil er das Leben von vielen Menschen vereinfacht», begründet Dora Nünlist ihr Engagement.

«Sie müssen nicht selbst nach einer Fahrgelegenheit suchen. Und es schaut nicht irgendjemand vorbei, sondern freiwillige Helfer von der Spitz, denen sie vertrauen.» Derzeit übernimmt Dora Nünlist rund 50 Fahrten im Jahr, wobei viele Stammkunden in ihrem Auto Platz nehmen. «Mit diesen vereinbare ich die nächste Fahrt jeweils gleich persönlich, ohne die Administration der Spitz mit noch mehr Arbeit zu behelligen», erklärt die 65-Jährige.

Peter Baumann ist 75 Jahre alt, wohnt in Neuendorf und arbeitete vor der Rente als Lebensmittelkontrolleur. Wie viele Pensionierte hat er kaum Zeit fürs Nichtstun: Stattdes-

sen engagiert sich der Vater dreier erwachsener Söhne im lokalen Natur- und Vogelschutzverein sowie für die Solothurner Wanderwege, ist im Turnverein aktiv und genießt die Zeit mit seinen fünf Enkelkindern. Obwohl er aufgrund all dieser Engagements bereits viel beschäftigt war, wurde er hellhörig, als ihm eine Spitz-Mitarbeiterin 2010 vom Fahrdienst erzählte. «Ich habe mich spontan als Freiwilliger gemeldet», erzählt er. Seither übernimmt der 75-Jährige eine bis zwei Fahrten pro Monat, und dies meist kurzfristig – Peter Baumann ist der Mann für spontane Einsätze. «Es bereitet mir Freude, dass ich der Gesellschaft etwas zurückgeben kann», sagt er über sein Engagement auf vier Rädern.

#### Was die Aufgabe der Freiwilligen ist

Die Spitz deckt die Kosten für ihren Beitrag zum Fahrdienst mit Spenden. Damit die Unkosten der Fahrerinnen und Fahrer gedeckt sind, erhalten diese von ihren Fahrgästen eine geringfügige finanzielle Entschädigung (siehe Infokasten). «Deswegen schenken wir unseren Klienten vor allem eines: Zeit», sagt Dora Nünlist. Der Grossteil der Personen, welche den Fahrdienst in Anspruch nehmen, sind Menschen im

hohen Alter. Die Freiwilligenholen die Klienten zu Hause ab, helfen ihnen ins Auto und verstauen allenfalls deren Rollstuhl oder Rollator im Kofferraum. Oft sorgen sie auch dafür, dass die Handtasche nicht vergessen geht oder die Wohnung abgeschlossen ist. «Die Klienten haben ein großes Vertrauen in uns», sagt Peter Baumann. Dann fahren die Freiwilligen den jeweiligen Klienten bis zum Zielort und überzeugen sich, dass er dort gut aufgehoben ist. Schliesslich vertreiben sie sich die Wartezeit mit Besorgungen oder einem Stadtbummel. Oder sie warten vor Ort, wenn der Termin innert kurzer Zeit vorbei ist – ja, die freiwilligen Fahrer kennen die Wartezimmer der regionalen Arztpraxen und Therapiezentren längst zur Genüge.

Die Ziele des Fahrdienstes stehen vordergründig im Zusammenhang mit der Krankheit oder Beeinträchtigung der

Klienten. Nur selten will jemand zum Einkaufen oder Coiffeur gefahren werden. Es kann jedoch durchaus vorkommen, dass ein Klient auf einer Fahrt zum Arzt noch schnell etwas erledigen möchte. Da war zum Beispiel die Klientin, die von Peter Baumann zu einem Restaurant gefahren wurde, auf dessen Speisen sie seit Langem grosse Lust verspürte – es war ein McDonald's. Und dann war da die Klientin, die erklärte, dringend eine neue Bluse zu benötigen. Peter Baumann hatte ein Einsehen und begleitete die Frau sogar in die Damenabteilung des angesteuerten Einkaufszentrums, auch wenn er sich dort etwas fehl am Platz fühlte. «Ich habe die Dame nicht etwa beraten, welche Bluse ihr steht», präzisiert er schmunzelnd. «Aber als Fahrer fühle ich mich für eine Person verantwortlich, bis sie sicher zu Hause ist.» Darum blieb er diskret im Hintergrund und achtete zum Beispiel darauf, dass das für jedermann sichtbare Portemonnaie seiner Klientin keine Langfinger anlockte.

#### Warum die Fahrer flexibel sein müssen

Zuständig sind die freiwilligen Fahrer eigentlich nur für Zweibeiner, aber ebendiese Zweibeiner haben zeitweise vierbeinige Begleiter. «Ich habe Angst vor Hunden, aber schon dreimal haben Klienten unangekündigt ihren Hund mitgebracht», erzählt Dora Nünlist. Glücklicherweise hätten sich die Hunde aber vorzüglich benommen. «Wir Freiwilligen müssen eben auf alles vorbereitet sein», sagt sie schmunzelnd. Auch Peter Baumann ist der Meinung, dass grosse Flexibilität eine nötige Charaktereigenschaft für jedes Mitglied des Fahrdienstes darstellt. «Man muss auf viele überraschende Situationen reagieren können», sagt er. So sei es mehrfach vorgekommen, dass der herbeigerufene Spitex-Fahrer gar nicht benötigt wurde. «Manchmal bestellt ein Klient versehentlich auch noch ein Taxi oder einen Angehörigen zu sich», erzählt er. «Dann muss ich am Treffpunkt erst darüber verhandeln, wer die Fahrt denn nun übernimmt.»

Besonders bewegt hat Dora Nünlist die Geschichte einer 90-jährigen Klientin, die selbst grosse Flexibilität bewies. «Die Frau lebte in einer Wohnung, die nur über zahlreiche Treppenstufen zu erreichen war», erzählt sie. Der Hausarzt habe der betagten Dame geraten, in eine barrierefreie Wohnung zu ziehen. Als die 90-Jährige einige Tage im Spital verbringen musste, zügelten Bekannte das Hab und Gut der Frau kurzerhand in eine freie Wohnung im selben Haus. Als Dora Nünlist ihre Klientin nach Hause brachte, standen all deren Besitztümer mitten in der neuen Wohnung, sämtliches Geschirr war in Zeitungspapier eingewickelt und das Bett war nicht aufgebaut. «Ich hätte

in dieser Situation eine Krise gekriegt», sagt Dora Nünlist lächelnd. «Diese 90-jährige Frau blieb hingegen ruhig, hat ihren Helfern vertraut und ist heute sehr glücklich mit ihrer neuen Wohnung.»

#### Was die Schattenseiten des Engagements sind

Auf Kehrseiten der «Fahrdienst-Medaille» angesprochen, fällt den Freiwilligen erst nicht viel ein. Wichtig sei, dass man die erlebten Schicksale nicht zu nah an sich heranlässe, betonen dann beide. Vermöge man sich auch noch auf Menschen und deren Stimmungslagen einzulassen,

bereite der Fahrdienst grosse Freude. Zudem sei man nie verpflichtet, eine Fahrt auszuführen. So kann man das freiwillige Engagement eine Weile ruhen lassen, wenn sich das eigene Leben gerade turbulent gestaltet oder wenn Petrus der Region Unmengen an Schnee beschert.

Manchmal bringe ihn das im Fahrdienst Erlebte allerdings schon ins Grübeln, räumt Peter Baumann nach einer Weile des Nachdenkens ein. «Auch ich werde älter und mache mir entsprechend Gedanken darüber, wann ich selbst auf Hilfe angewiesen sein werde», sagt er. «Es ist aber auch schön zu wissen, dass ich dann auf ein Angebot wie den Spitex-Fahrdienst zählen kann.»

#### Fakten zum Spitex-Fahrdienst

**Viele Spitex-Organisationen** betreiben einen Fahrdienst oder auch einen Mahlzeitendienst und sind darum stets auf der Suche nach weiteren freiwilligen Fahrerinnen und Fahrern. Interessierte werden gebeten, sich über entsprechende Möglichkeiten bei der Spitex-Organisation ihrer Region zu informieren.

**Die Spitex Gäu** beschäftigt 17 freiwillige Fahrerinnen und Fahrer, die zwischen 45 und 80 Jahre alt sind. Um Ausfälle und Abgänge zu kompensieren, sucht die Spitex laufend mehr Menschen aus der Region, denen ein Privatauto zur Verfügung steht und die Zeit und Lust haben, sich für den Fahrdienst zu engagieren. Freiwillige erhalten einen Einführungskurs und alle vier bis fünf Jahre wird ein Fahrtraining veranstaltet. Für eine Fahrt von bis zu 14 Kilometern erhalten die Fahrer von den Klienten pauschal 10 Franken, für jeden zusätzlichen Kilometer 70 Rappen. Manche Krankenkassen vergüten den Klienten diese Kosten. Die Freiwilligen verfassen monatlich einen Rapport für die Spitex, die sich um die Vermittlung der Fahrer, um die teilweise gewünschten Rechnungen sowie um die Statistik kümmert. Wer sich als Freiwilliger oder Klient für den Fahrdienst interessiert, kann sich an die Spitex Gäu wenden:

### Was die Spitex Gäu über die Freiwilligen sagt

Die Spitex Gäu betreut rund 320 Klientinnen und Klienten in ihrem Einzugsgebiet, das zwischen Solothurn und Aarau liegt und die Gemeinden Egerkingen, Härkingen, Neuendorf, Niederbuchsiten, Oberbuchsiten und Oensingen umfasst. Die Organisation zählt rund 60 Mitarbeitende, darunter die 47-jährige Nathalie Mühlemann, die sich im 70-Prozent-Pensum um die Administration kümmert. Zur Spix Gäu ist sie vor fünf Jahren gestossen und zeigt sich seither unter anderem für die Organisation des Fahrdienstes verantwortlich. «Oft bitten mich Klientinnen und Klienten, ein bestimmtes Mitglied des Fahrdienstes zuerst für einen Einsatz anzufragen», erzählt sie. «Das zeugt von den schönen und vertrauensvollen Beziehungen, welche im Rahmen des Fahrdienstes aufgebaut werden.» In Anspruch genommen werden darf der Fahrdienst von allen Interessierten aus dem Einzugsgebiet, egal ob sie bereits von der Spix Gäu betreut werden oder nicht. Die Freiwilligen des Dienstes haben in den vergangenen drei Jahren insgesamt 32 000 bis 45 000 Kilometer jährlich zurückgelegt. «Die Nachfrage nach unserem Fahrdienst ist ungebrochen gross», versichert Nathalie Mühlemann. Zudem sei der Dienst der beste Beweis für die umfassende Betreuung, welche die Spix leistet. «Ohne unsere engagierten Freiwilligen könnten wir diese wichtige Dienstleistung nicht anbieten, dank der wir sicher sein können, dass unsere Klienten mobil und in guten Händen sind», fährt sie fort. Damit der Fahrdienst problemlos aufrechterhalten werden kann, sind indes 17 Fahrerinnen und Fahrer nötig. Die Spix Gäu ist laufend auf der Suche nach Helferinnen und Helfern, um diese Zahl konstant halten zu können. «Wir sind für jeden neuen Freiwilligen dankbar», betont Nathalie Mühlemann.

Der Spix Gäu noch eine Weile erhalten bleiben dürften Dora Nünlist und Peter Baumann. Die Zusammenarbeit mit der Spix mache Spass und das alljährliche Essen zum Dank an alle Freiwilligen sei eine grosszügige Geste, erklären die beiden. «Solange ich sicher Autofahren kann und fit bin, werde ich diesen Dienst an der Gemeinschaft weiter ausüben», sagt Dora Nünlist – und Peter Baumann pflichtet ihr bei.

### Warum auch die Fahrer vom Dienst profitieren

Wichtig ist den beiden auch, dass der Fahrdienst keine zwischenmenschliche Einbahnstrasse darstellt. «Nicht nur die Klienten, auch die Fahrer profitieren von ihrem Engagement. Schliesslich treffen sie spannende Menschen, von denen sie viel lernen können», sagt Dora Nünlist. Zudem brächten die Klienten ihren Fahrern grosse Dankbarkeit entgegen – wobei ebendiese Dankbarkeit einmal sogar zuckersüss war: Dora Nünlist erhielt von einer Klientin zu Weihnachten selbstgemachte Guetzi. Dankbar seien viele Klienten nicht «nur» für den Fahrdienst, sondern auch für die menschliche Gesellschaft. «Vor allem für Alleinstehende ist das Reden sehr wichtig», sagt Dora Nünlist. «Andere Klienten bevor-



**«Ohne unsere engagierten Freiwilligen könnten wir diese wichtige Dienstleistung nicht anbieten.»**

Nathalie Mühlemann, Spix Gäu

zugten es hingegen, während der Fahrt kein Wort zu sagen», fügt Peter Baumann an. «Auch dies ist in Ordnung. Wer nicht reden will, darf mit uns gemeinsam schweigen.»

Wie tapfer die Klientinnen und Klienten ihr Leben meistern, versetzt die beiden Freiwilligen immer wieder ins Staunen. Ein gutes Beispiel hierfür ist die junge Frau, welche wegen einer schweren Krankheit im Rollstuhl sitzt. «Sie ist gut organisiert und hat ihr Leben trotz aller Einschränkungen völlig im Griff», sagt Dora Nünlist – und beginnt von jenem Tag zu erzählen, der ihr für immer im Gedächtnis geblieben ist: Damals wollte sie die Klientin für eine Fahrt abholen, fand die junge Frau jedoch am Boden liegend und nach Luft ringend vor. Unverzüglich schlug Dora Nünlist Alarm, woraufhin die Klientin von der Rega ins Spital geflogen wurde, wo ihr Zustand stabilisiert werden konnte. Nach diesem Schrecken verging einige Zeit ohne besondere Vorfälle – bis die junge Frau eines Tages erneut im Auto von Dora Nünlist sass. «Sie erzählte, dass sie an diesem Tag Geburtstag feierte», erinnert sich die Fahrerin gerührt. «Und sie sagte, dass dies ohne mich nicht möglich gewesen wäre. Ich hätte ihr Leben gerettet.»

Kathrin Morf